Como la mayoría de las ciudades del mundo es la geografía la que determina la aparición y necesidad una ciudad, particularmente la de una ciudad puerto.

La historia de la vida humana en las márgenes del Río de la Plata es naturalmente muy anterior a la llegada de la expedición de Juan Díaz de Solís, la primera llegada europea debidamente documentada, pero ésta marca un hito que transforma la realidad del territorio.

La razón de dicha transformación es la introducción de buques de porte relativamente grandes para la época como modo de transporte, transformando al Río de la Plata, al Río Uruguay, al Río Paraná y su afluente el Paraguay en las vías naturales de transporte.

El Río Ancho como Mar, según llamaban las poblaciones nativas al Río de la Plata, o Mar Dulce, según lo bautizaron los primeros europeos llegados al área se convierte poco a poco en una ruta de acceso al corazón de América. Es el camino que lleva por ejemplo a Asunción, madre de ciudades, desde la cual se vuelve a fundar Buenas Aires.

La columna vertebral de la estructura de hinterland del sistema portuario del Río de la Plata y del Bajo Paraná es la Hidrovía Paraná Paraguay (siguientes imágenes). Ésta es un regalo de la naturaleza con 3440 km de vías navegables naturales sin esclusas. Pero los buques de hoy ya no son como las naves de la época de la colonización y las cargas deben ser trasbordadas de buques oceánicos a convoys de barcazas y viceversa en el sistema portuario del Río de la Plata y el Bajo Paraná.

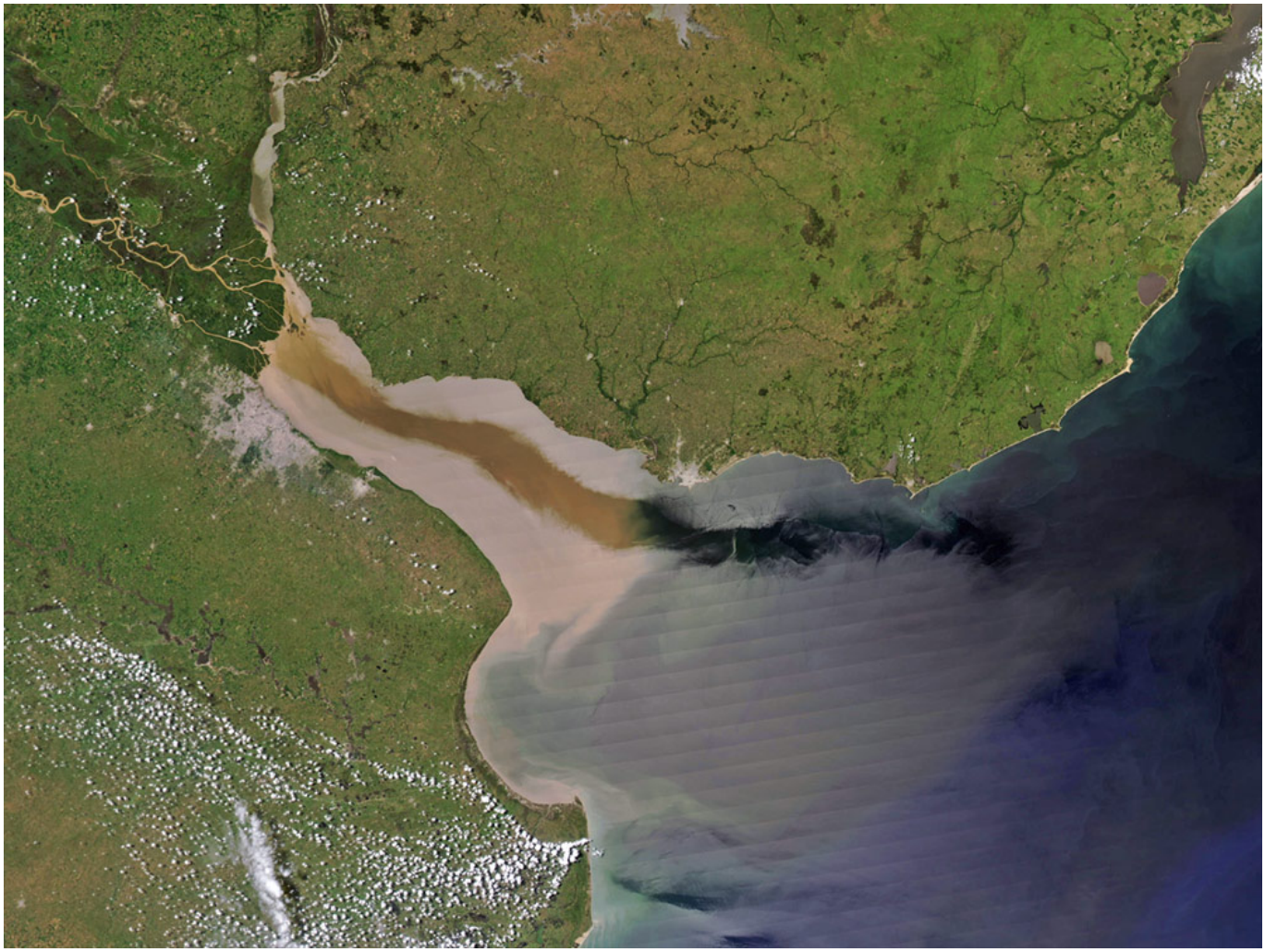
Cuenca del Río de la Plata.

HIDROVÍA
PARAGUAY - PARANÁ
BOLIVIA
PARAGUAY
BRASIL
ARGENTINA
URUGUAY
CÁCERES (Km 3 442)
PUERTO QUIJARRO
CORUMBÁ (Km 2 770)
PUERTO MURTINHO (Km 2 232)
CONCEPCIÓN (Km 1 940)
ASUNCIÓN (Km 1 630)
VILLETA (Km 1 593)
FORMOSA (Km 1448)
BARRANQUERAS (Km 1 200)
CORRIENTES (Km 1 208)
RECONQUISTA (Km 948)
SANTA FÉ (Km 590)
CONCEPCIÓN DEL URUGUAY
PTO. GRAL. SANMATÍN (Km 455)
SAN LORENZO (Km 445)
ROSARIO (Km 420)
FRAY BENTOS
NUEVA PALMIRA (Km 140)
ESCOBAR
BUENOS AIRES (Km 0)
MONTEVIDEO
RÍO DE LA PLATA
RÍO PARAGUAY
RÍO PARANÁ
RÍO PILCOMAYO
RÍO BERMEJO
YACIRETÁ
ITAIPÚ
RÍO URUGUAY
SANTOS
PARANAGUÁ
PORTO ALEGRE
RIO GRANDE
OCEANO ATLÁNTICO
RUTA FLUVIOMARÍTIMA
34 PIES
25 PIES
RUTA BARCACERA
10 PIES

Hidrovía Paraná Paraguay.

Montevideo, la capital más sureña de América del Sur, se encuentra ubicada, paradójicamente, sobre la margen norte del Río de la Plata. La margen norte del estuario, ya que no es en realidad un río, ha sido, junto a la margen este del Río Uruguay privilegiada con la rotación de la tierra. La Acelaración de Coriolis y el significativo aporte sedimentario del Río Paraná, a diferencia del del Río Uruguay, hacen que la costa uruguaya, tanto en el Río de la Plata, como en el Río Uruguay sea más profunda, lo que es de natural interés para los navegantes (siguiente imagen).

Fig. 2.3. (**A**) Aerial photo showing river runoff from the La Plata River in South America mixing into the ocean.



Vista satelital del Río de la Plata con clara sedimentación sobre la margen sur.

Montevideo es el puerto de mayor profunidad del sistema portuario del área. A su vez Uruguay es el país menos poblado y menos extenso de la región. Esta aparente contradicción entre posicionamiento geográfico óptimo y masa crítica de comercio exterior nacional insuficiente, tiene su síntesis hegeliana en el hub logístico. Montevideo ya era un hub logístico antes del nacimiento del Uruguay.

A lo largo del proceso independentista de las colonias españolas y portuguesas, particularmente Montevideo fue un área de disputa por las características estratégicas del enclave. Ésta vio flamear banderas españolas, británicas, federales, portuguesas y

brasileñas antes de la llegada de la bandera uruguaya. Fue un territorio de disputa permanente, casualmente en un lugar donde no existía ni oro, ni plata. Era la llave al corazón de América del Sur.

Tan compleja fue la arquitectura diplomática que generó la independencia de Uruguay luego de la Convención Preliminar de Paz de 1828, que no fue hasta 1975 cuando se resolvió la cuestión de los límites en el Río de la Plata y en el Río Uruguay entre Argentina y Uruguay. Existían disputas sobre la aplicación de la Línea Media que privilegiaba a Uruguay, por tener mayor profundidad o la Línea Talweg que facilitaba la navegación a Argentina, pero a la vez le otorgaba la mayor parte del espejo de agua. Entre tanto se dieron visiones radicalizadas como la de la Doctrina Zeballos que sostenía que Uruguay no tenía derecho a agua y por tanto los montevideanos, al bañarse en sus playas, se bañaban en aguas argentinas.

Sin duda el tratado de límites, naturalmente opinable, no sólo resolvió una disputa, sino que abrió las puertas a un significativo desarrollo comercial que favorece a todos los países con puertos en la cuenca, es decir, a Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Nacido el puerto por su posición geográfica privilegiada, nace la ciudad como cabecera de puente del comercio exterior del país, pero también como puerta de entrada a las olas migratorias de un país, aun hoy relativamente vacío. Uruguay tuvo la mayor ola migratoria relativa a la población de todo el continente americano, seguido por Argentina y Estados Unidos. La población nativa originaria era escasa, fue activa en las luchas independentistas, discriminada y parcialmente exterminada en lo orígenes del país. Incluso luego de las Guerras Guaraníticas en Paraguay, la inmigración nativa guaraní superó en número a las poblaciones orginarias. Las enormes olas migratorias de fines del Siglo XIX superaron en ocho veces a la población uruguaya de esa época. Existe la expresión de que los uruguayos descienden de los barcos y esto no se refiere a la colonización, sino a la inmigración particularmente de Europa y Cercano Oriente. Pero Montevideo también fue uno de los dos puertos autorizados por la Corona Española a recibir y distribuir esclavos procedentes de África. Si bien para muchos de ellos Montevideo era un lugar de paso, el impacto cultural de la población africana fue muy significativo, particularmente en lo musical introduciendo el canbombe (que no es el candomblé brasileño), origen de la milonga y éste del tango.

El Puerto de Montevideo construyó ciudad, ciudadanía e identidad nacional. Aquellos que descienden de los barcos, ya sea como inmigrantes o como esclavos, siempre vuelven a su origen o al menos a su puerta de entrada y eso convirtió a este puerto regional, y no uruguayo, en un centro de atracción de la vida montevideana.

Montevideo creció como ciudad, se convirtió en la llamada Tacita de Plata en su época de mayor prosperidad, tuvo la primera casa de ópera de América Latina en el Teatro Solis (y no Solís, ya que no debe su nombre a Juan Díaz de Solís, sino al sol) y fue vanguardia social, cultural e intelectual por muchos años. Albergó refugiados de Europa y Cercano Oriente de guerras civiles, guerras externas y persecuciones políticas. Todos ellos llegaron por el puerto.

La Bahía de Montevideo, otro regalo de la naturaleza y patrimonio urbanístico de Montevideo, fue el paseo natural del montevideano por décadas. El tiempo libre y los fines de semana contaban como uno de sus paseos obligados, el puerto, los muelles, incluso la pesca en los muelles (siguientes imágenes). Esa es la identidad portuaria del montevideano.

El Puerto de Montevideo en el momento de la llegada de los Campeones Olímpicos de fútbol de la Olimpiada de 1924, puerto abierto accesible al público.

Muelle en operación abierto al público.

El mundo cambió, las operaciones se profesionalizan y el código de protección de buques PBIP terminó impidiendo el acceso al puerto, cerrando las puertas a uno de los paseos preferidos de los montevideanos.

La fuente de riqueza, empleo, identidad y origen dejó de ser accesible. La relación ciudad puerto cambió abruptamente. Con ella cambió la identidad portuaria del montevideano, que no dejó de mantener su amor por el agua como principal atracción, pero ahora desde la vía costanera, llamada por los montevideanos rambla.

Luego de la crisis argentina de 2002, que sucede a la brasileña de 1999 y afectan ambas duramente al país, Uruguay comenzó una recuperación rigurosa lanzando el programa de desarrollo portuario a nivel nacional mayor de su historia. Programadas desde inicio del Siglo XX, superadas las crisis regionales, la Administración Nacional de Puertos lanza la mayor inversión pública y privada en todos los puertos, pero en particular en Montevideo que en 2005 logra destrabar una complicada situación del dragado del Canal de Acceso. A partir de allí los desarrollos infraestructurales no se detienen concretándose una obra tras otra.

Del lado de la ciudad crece el recelo por la expansión portuaria, en parte también a expensas de áreas urbanas, en cierta forma degradadas. El nodo avanzado existente en

Montevideo incluye fuerzas vivas de la sociedad civil, se establecen reuniones regulares con vecinos algunos de los cuales no se sienten representados por las instituciones y se entabla un diálogo continuo con el Gobierno de Montevideo. Pero el avance es vertiginoso y las autoridades son cambiantes. La continuidad del diálogo y coordinación no siempre es sostenida.

A ello se suma el desafío de la sustentabilidad ambiental de la Bahía de Montevideo, primero degradada por las viejas prácticas portuarias antes de las conferencias de Marpol y Solas, luego por la operaciones de la empresa petrolera estatal y por último por el desarrollo informal de la ciudad en las Cuencas de los Arroyos Miguelete y Pantanoso que desembocan en la Bahía de Montevideo, transportando sólidos y lixiviados resultantes de la clasificaciones informales de residuos en los humedales.

Sin embargo, puerto y ciudad crecieron juntos y construyeron el país que primero fue enclave estratégico, puerto, campo, ciudad, país. La macrocefalia montevideana, resultado de la historia del país es un desafío y una oportunidad. El posicionamiento geográfico de Montevideo hace de este puerto, el único de América del Sur en el que más del 50% de su carga no tiene origen o destino en el propio país.

La articulación ciudad puerto apoyada por RETE a través de la Capitanía de Puerto de Montevideo en años recientes generó espacios de reflexión que conllevan a ideas de recuperación de la Bahía de Montevideo como eje urbano de la ciudad. Bednarik plantea que la Bahía de Montevideo debe ser la Gran Plaza de la ciudad (siguiente imagen), un área donde conviva la riqueza urbanística de la Bahía, la vista desde el Cerro de Montevideo, el disfrute desde sus paseos costeros en armonía con la operativa portuaria creciente y pujante.

El futuro se está construyendo sobre la base de la creatividad, crecimiento, pujanza, diálogo, pero sobre todo sostenibilidad. Hay mucho por recorrer, pero la historia común une a la ciudad y su puerto.

Una visión futura de la Bahía como la Gran Plaza de Montevideo según Bednarik, donde coexisten el patrimonio urbano, el disfrute y la actividad portuaria.

Head Image: Vista aérea de la Bahía de Montevideo. (© Foto: Luis Camacho, 2021).